Der § 662 HGB. im modernen Charterverkehr

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung
der Doktorwürde bei der Juristischen Fakultät
der Universität Leipzig

eingereicht von

Edgar Cohen
Rechtsanwalt in Hamburg.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Hamburg 1916

Druck von Gustav Petermann Druckereigesellschaft m. b. H.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545814_0083

Meinem Vater zugeeignet.

Literaturverzeichnis.

Boyens, = Lewis Boyens, Das Deutsche Seerecht 1897—1901.

— in Goldschmidt Bd. 58, 63, 64, 65.

— Gutachten in den Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages 1905.

Brodmann, in Goldschmidt Bd. 70.

— in Kritischer Vierteljahrsschrift Bd. 48.

Bruhns, in Goldschmidt Bd. 21.

Dernburg, Das bürgerliche Recht, 3. Auflage.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Gütschow, Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht. Hamburg 1911.

— in Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft. Bd. XIII, 1913.

Leo, in Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht. 1909.

Lewis, s. unter Boyens, ferner bei Endemann: Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1881 bis 1884. Bd. IV.

Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht. 1902.

— Gutachten in den Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages 1905.

Schaps, Das Deutsche Seerecht. Kommentar 1906.

Schilling, Der Durchfrachtvertrag und das Durchkonnossement im Stückgüterverkehr. Bremen 1913.

Sieveking, Das Deutsche Seerecht. 1907.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 7./8. Auflage 1912.

Wagner, Handbuch des Seerechts. 1884.

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwickelung des Seefrachtvertrages. I. Bd. 1905—1909.

Abkürzungen.

Goldschmidt	=	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht.
HGZ.	=	Hauptblatt der hamburgischen Handelsgerichtszeitung 1868—1879, Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt, handelsrechtliche Fälle seit 1880.
LZ.	=	Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht.
Prot.	=	Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches.
RG.	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
ROHG.	=	Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts 1870 bis 1879.
Seuff. Arch.	=	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den Deutschen Staaten.

Entscheidungen der Gerichte.

	ROHG.	Bd. 19	S. 263
	RG.	Bd. 10	S. 20
		Bd. 13	S. 119
		Bd. 20	S. 57
		Bd. 48	S. 89
		Bd. 54	S. 34
		Bd. 59	S. 34
		Bd. 69	S. 127
ferner in	JW.	1896 Nr. 467	S. 704
„		1902 Nr. 58	S. 375
	HGZ.	1873	Nr. 153, 222, 226
		1879	Nr. 53
		1882	Nr. 61
		1887	Nr. 285
		1891	Nr. 58
		1892	Nr. 34
		1896	Nr. 37, 44
		1897	Nr. 109
		1898	Nr. 4
		1899	Nr. 33, 74
		1900	Nr. 37
		1901	Nr. 129
		1903	Nr. 84
		1904	Nr. 67, 72
		1905	Nr. 28, 44, 96
		1915	Nr. 48.

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

I. Die Stellung der Schiffsbesatzung 7

II. Die Konnossementsausstellung 13

III. Der Einfluß der Kenntnis oder Nichtkenntnis des Unterbefrachters von dem Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages auf die Anwendbarkeit des § 662 21

IV. Die Haftungsverhältnisse im § 662 HGB. 24

1. Die Stellung des Unterbefrachters zum Unterverfrachter 25
   a) Der Zeitpunkt des Eintritts der Reederhaftung . . 26
   b) Die Haftung für Stauschäden 29
   c) Der Einfluß der Kenntnis oder Nichtkenntnis des Unterbefrachters vom Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages auf die Haftungsverhältnisse des § 662 HGB. 34
2. Die Haftung des Reeders gegenüber dem Empfänger 37
3. Das Verhältnis der Ansprüche des Unterbefrachters zu denen des Empfängers 40

Schlußwort 42

Einleitung.

Schon oft ist in jüngster Zeit die Frage laut geworden, ob unsere Gesetzgebung noch ausreiche, um den unaufhörlich sich neugestaltenden Bedürfnissen des praktischen Seehandelsverkehrs zu genügen. Vielfach ist das verneint worden, und man begegnet bereits Versuchen, neue Rechtsgestaltungen zu schaffen, die diesen Verhältnissen Rechnung tragen sollen.

Aus dem Gebiete des Seefrachtverkehrs möchte ich eine Einzelfrage herausnehmen und einer eingehenderen Betrachtung unterziehen, nämlich die Frage nach dem Inhalte des § 662 HGB., seiner Anwendbarkeit im modernen Charterverkehr, sowie nach den in diesem Paragraphen zum Ausdruck gebrachten Haftungsgrundsätzen. Gerade diese Spezialfrage hat, wie der Verlauf der Darstellung zeigen wird, zu vielseitigen Bedenken Anlaß gegeben.

In engem Zusammenhange mit dem § 662 steht der § 510 HGB. Es wird daher unumgänglich sein, auch diesen, soweit erforderlich, mit heranzuziehen.

Es handelt sich darum, daß jemand ein Schiff für seine Zwecke benutzt, das ihm nicht gehört. Der Verwender des Schiffes ist also eine andere Person als dessen Eigentümer.

Die in früheren Zeiten normale Identität des Reeders als des Eigentümers eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes und des Verfrachters, der Frachtgeschäfte zur Beförderung von Gütern — die Personenbeförderung soll hier außen vor bleiben — abschließt, ist in immer häufigeren Fällen in Wegfall gekommen. Reeder und Verfrachter gehören hier

zwei verschiedenen Interessenkreisen an. Der Verwender bezw. Benutzer des Schiffes braucht also überhaupt kein Schiff sein Eigentum zu nennen, ja dies ist als grundlegend festzuhalten.

Diese ganze Unterscheidung bedarf noch einer näheren Spezifizierung: Der Verfrachter in dem eben erwähnten Sinne ist der, welcher Frachtverträge gemäß §§ 556 ff. HGB. abschließt, der in eine direkte vertragliche Beziehung zu den Güterbeförderern tritt und diese Beförderung zunächst für seine Person übernimmt. Der Reeder hingegen tut hier zunächst nichts weiter als diesem Dritten (Verfrachter) sein Schiff zur Verfügung zu stellen. — Gewiß kann er insofern auch Selbstverfrachter bezüglich seines ganzen Schiffes sein. Dann würde eben ein Beispielsfall des § 662 HGB. vorliegen. Die Überlassung des Schiffes an den Verwender kann aber auch rechtlich anders gestaltet sein. In welchen rechtlichen Formen das zu geschehen pflegt, darauf wird gleich zurückzukommen sein. Der Reeder selbst schließt keine Frachtverträge mit den Güterbeförderern ab, diese Tätigkeit überläßt er dem Verwender, dem er sein Schiff zur Benutzung vertraglich überlassen hat.

Alle diese Ausführungen sollen zunächst nur das Grundsätzliche dieser Rechtsverhältnisse darstellen. Im wirklichen Leben treten noch zahlreiche Nuancen auf, die auf die rechtliche Beurteilung erschwerend einwirken.

Eine in dieser Hinsicht typische Neuerscheinung sind die großen Überseespeditionshäuser. Diese modernen Großspediteure beginnen mehr und mehr die Grenzen, die ihnen das Handelsgesetzbuch in den Bestimmungen seiner §§ 407 ff. gezogen hat, zu überschreiten. Ihre gesetzliche Grundvertragspflicht ist die Besorgung von Güterversendungen im eigenen Namen für fremde Rechnung. Das ist auch heute noch ihre grundlegende Tätigkeit. Neu ist, daß Spediteure in zunehmendem Umfange

selbst Konnossemente auf ihren eigenen Namen ausstellen, mithin sich Reederqualitäten beizumessen bestreben. Und zwar findet man insbesondere diese Konnossementsausstellung in dem neuzeitlichen Institute des Durchfrachtverkehrs. Durchkonnossemente, von der Hand eines Speditionsunternehmers ausgestellt, sind nichts Ungewöhnliches mehr. Der Aussteller eines Durchkonnossements verpflichtet sich bekanntermaßen für die Ausführung des gesamten Transportes, einerlei welche Schicksale die Ware durchlaufen muß, um an den gewünschten Bestimmungsort zu gelangen, ob Schiffstransport mit Bahntransport wechselt, ob mehrfache Reedereien Hand in Hand arbeiten usw. Die Modifikationen lassen sich ins Unendliche fortbilden.

Für alle diese Transportausführungen, von denen er keine einzige selbst ausführt, oder auch nur auszuführen beabsichtigt, haftet grundsätzlich der Spediteur kraft der von ihm in dem durchgehenden Konnossement ausgestellten Verpflichtungsurkunde. Diese Haftung als solche ist nichts Besonderes. Auch entbehrt ein Transportunternehmer nicht lediglich darum der Verfrachterqualität, weil er keine eigenen Schiffe besitzt.[1]) Das Interessante ist vielmehr, daß das typische Wesen der Konnossementshaftung, die dingliche Haftung mit dem Schiffsvermögen, dem Empfänger gegenüber versagt, weil der Spediteur gar keine eigenen Schiffe besitzt.

Die Beantwortung der hieraus resultierenden Fragen ist noch völlig offen. Zum großen Teil ragt sie in das Gebiet des Durchfrachtverkehrs hinein. Auch diese Materie harrt noch einer zusammenfassenden und detaillierten Bearbeitung. Sehr vortrefflich ist die Abhandlung des inzwischen leider gefallenen

[1]) RG. i. JW. 1896, S. 704 Nr. 46.

Dr. Schilling aus Bremen über den Durchfrachtvertrag.[1]) Hier kann auf diese Form des Charterverkehrs nicht eingegangen werden, da sie den Rahmen der Aufgabe weit überschreiten würde. Soweit Unterfrachtverträge dabei in Betracht kommen können — und das ist leicht denkbar — würden die hier zu findenden Schlußfolgerungen der besonderen Eigenart dieses Verkehrsinstituts entsprechend anzuwenden sein.

Die beiden einfachsten der hier interessierenden Fälle sind jedoch die folgenden:

Einmal wenn eine große Reederei fremde, ihr nicht gehörige Dampfer in ihren Liniendienst einstellt, weil der ihr verfügbare eigene Schiffsbestand nicht ausreicht, um einer besonders günstigen Frachtkonjunktur gerecht zu werden. Oder etwa, wenn ein Nichtreeder zur Verfrachtung von Gütern, beispielsweise einer Ernte, einen ganzen Schiffsraum benötigt, so daß die sonst übliche Stückgutverladung in Wegfall kommt, oder aber wenn er seinerseits Stückgüter verfrachten will. Dann bleibt ihm nichts anderes übrig, als ein fremdes Schiff zu chartern, zu mieten oder in einer sonstigen rechtlichen Form seinen Zwecken dienstbar zu machen. Die Aufzählung solcher Beispiele ließe sich noch vermehren. Es mag aber hiermit sein Bewenden haben, denn die genannten Fälle sind die typischen in ihrer Art. Das wesensbestimmende Moment, daran ist in allen Fällen und somit auch für die folgende Darstellung festzuhalten, liegt in der Verschiedenheit des Schiffseigentümers und des Schiffsverwenders.

Um sich fremden Schiffsraum zu beschaffen, stehen nämlich einer Reederei, die vorübergehend ihren Schiffspark vergrößern

---

[1]) Schilling: Der Durchfrachtvertrag und das Durchkonnossement im Stückgüterverkehr.

will, zwei Wege offen: Sie kann sich ein fremdes Schiff „mieten", d. h. den toten Schiffsraum sich vom Schiffseigner gewähren lassen, oder sie kann mit dem Eigentümer einen „Chartervertrag" abschließen, bei dem dann die Ausführung des Transportes bei dem letzteren verbleibt.

Der wesentliche Unterschied ist klar: bei der Miete wird der Vertrag abseiten des Schiffseigentümers durch die bloße Raumgewährung erfüllt, dagegen bei dem Chartervertrag nimmt der Eigentümer die Herbeiführung eines Erfolges, nämlich die Bewerkstelligung des Transportes, die Ladungsbeförderung, auf seine Schultern (Werkvertrag[1]), einerlei ob in der Form der Reisecharter oder der Zeitcharter.[2]) Bei der ersteren handelt es sich um einen Vertrag für eine oder mehrere im voraus bestimmte Reisen, bei der letzteren wird die Vergütung nach Zeitabschnitten bemessen.

Die Miete und der Werkvertrag sind die beiden Normalfälle in ihrer reinen rechtlichen Gestalt. Das Gesetz hat beider Fälle gedacht. Es behandelt im § 510 HGB. den „Ausrüster", der im Verhältnis zum Schiffseigner nichts weiter als ein Mieter ist, und im § 662 HGB. den „Chartervertrag", bei dem der Charterer das von ihm gecharterte Schiff regelmäßig seinerseits auf Stückgüter anlegt, und zwar nimmt das Gesetz die Stellung des Reeders zum Ausgangspunkte, indem es den zwischen Reeder und Charterer geschlossenen Vertrag den „Hauptfrachtvertrag", den zwischen Charterer und Befrachter abgeschlossenen Weiterverfrachtungsvertrag als „Unterfrachtvertrag"

---

[1]) Boyens, Bd. II, S. 82; Schaps, Anm. 14 vor § 556; Prot. S. 2040; 2466 ff.; Brodmann, in krit. Vierteljahrsschr., Bd. 48 S. 76 u. S. 88.

[2]) HGZ. 1873 Nr. 226; 1879 Nr. 53; 1898 Nr. 4; 1897 Nr. 109; 1900 Nr. 37; z. Teil abweichend: HGZ. 1896 Nr. 37; 1899 Nr. 74; RG. i. JW. 02 S. 376 Nr. 58.

bezeichnet. — Daß dieser Unterfrachtvertrag ein gesonderter Vertrag ist und nicht etwa eine Zession der Ansprüche des Unterverfrachters gegen den Reeder aus dem Hauptfrachtvertrage darstellt, ist, wie hier gleich bemerkt werden mag, allgemein anerkannt.[1])

Einen dritten Fall kennt das Gesetz nicht.

Eine Besonderheit, die der Subsummierung des jeweiligen praktischen Falles unter den § 510 oder § 662 HGB. im Wege zu stehen scheint, ist im modernen Charterverkehr durch die Tatsache aufgetreten, daß die Führung des einem Dritten vom Eigentümer zur Benutzung überlassenen Schiffes bei Kapitän und Mannschaft des Reeders verbleibt, d. h. bei der Besatzung, die dem Reeder und nicht dem Charterer oder Mieter durch Dienstvertrag verpflichtet ist.

Auf diese Besonderheit einzugehen, ist unsere erste Aufgabe, da deren Betrachtung gerade das wirksamste Mittel für die Untersuchung an die Hand gibt, welchen der genannten Gesetzesbestimmungen der einzelne Fall unterzuordnen sein dürfte.

[1]) Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwickelung des Seefrachtvertrages, S. 110; Boyens, Bd. II S. 365; Schaps, Anm. 2 zu § 662.

I. Die Stellung der Schiffsbesatzung.

Die eben geschilderte Sachlage ist nichts Ungewöhnliches, denn diese Lösung ist für den Reeder in den weitaus meisten Fällen wirtschaftlich die einzig annehmbare. Er wäre sonst mit dem Augenblick, wo er sein Schiff einem Dritten überläßt, gezwungen, seinen Schiffer und die von ihm angeheuerte Mannschaft mangels der Möglichkeit einer anderweitigen Beschäftigung plötzlich zu entlassen und sich damit eventuell schadensersatzpflichtig zu machen, oder aber zur weiteren Gehaltszahlung bis zu dem Zeitpunkte einer möglichen Kündigung verpflichtet sein.

Der hierdurch geschaffene Widerstreit in der Stellung der Schiffsbesatzung hat zu mannigfachen Streitfragen und Erörterungen Anlaß gegeben.

Von ganz bedeutendem Einflusse und eine Fülle von kritischen Besprechungen nach sich ziehend sind in dieser Hinsicht Wüstendörfers[1]) Ausführungen gewesen. Wüstendörfer kommt auf Grund von Betrachtungen, denen er das geltende Seerecht des 4. Buches des Handelsgesetzbuches unter dem Winkel der neuzeitlichen Entwickelung des Charterverkehrs und der zu seiner Abwickelung geschaffenen Vertragsformen unterzieht, zu dem Ergebnis, daß eben die heutigen, durch den modernen Seeverkehr gezeitigten Verhältnisse keine ausreichende Berücksichtigung in den Normen des Handelsgesetzbuches mehr fänden.

Liegt in dem vorgehend dargelegten Fall Miete vor, liegt Chartervertrag vor, oder ist das Vertragsverhältnis als Miete plus Dienstverschaffungsvertrag anzusprechen, ein Gebilde, das

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 99 ff.

der englischen Rechtslehre entnommen, unter der Bezeichnung „locatio conductio rei et operarum magistri et nauticorum“[1]) auftritt und in der Rechtsprechung der Gerichte zum Teil Anerkennung gefunden hat.[2])

Zunächst ist für die Feststellung, ob Miete oder nicht vorliegt, ob ferner das Vorliegen einer Schiffsmiete sich stets zum Ausrüsterverhältnis des § 510 verdichten muß, als bedeutsames Moment festzuhalten, daß es bei der Miete auf den Besitz, bezw. die Ausübung des Besitzes für den Mieter abseiten des Schiffers ankommt. Denn wenn der Eigentümer den leeren Raum seines Schiffes vermietet, ohne Wissen und Interesse, was der Mieter mit dem Schiffe machen wird, so begibt er sich damit aller Herrschaftsrechte und jeglicher Einwirkungsmöglichkeit über das Schiff. Verwendet der Mieter dieses Schiff für sich und führt dieses Schiff entweder selbst oder vertraut die Führung einem Schiffer an, so ist damit das Ausrüsterverhältnis des § 510 gegeben. Es ist daher zu fragen, ob auch dann noch von einer Miete gesprochen werden kann, wenn die in Diensten des Reeders stehende Besatzung auf dem Schiffe verbleibt. Davon kann meines Erachtens nur die Rede sein, wenn der Mieter völlig in das Dienstverhältnis, das ursprünglich zwischen Reeder und Schiffer geschlossen ist, eintritt, so daß er in allen und jeden Beziehungen als Dienstherr gegenüber dem Schiffer zu gelten hat, der den unmittelbaren Besitz für den Mieter ausüben müßte. Dann, aber auch nur dann könnte man allerdings von einem „Anvertrauen“ i. S. des § 510 sprechen, denn es muß sich ja schließlich gleich bleiben, ob der Mieter sich einen

---

[1]) Dernburg, Bd. II Abs. 2 S. 447; Schaps, Anm. 15 v. § 556; Gülschow, S. 14 ff.

[2]) RG. Bd. 48 S. 89; Bd. 54 Nr. 34; Bd. 69 S. 127.

neuen Kapitän nimmt oder die alte Besatzung gewissermaßen allen Umfanges übernimmt.[1])

Hat jedoch der Schiffer nur in einzelnen Beziehungen, die sich regelmäßig aus dem Vertrage des Reeders und des Schiffsbenutzers ergeben werden, den Anweisungen des ersteren zu folgen, so entfällt damit ohne weiteres die Anwendbarkeit des § 510, als dessen Grundlage festzuhalten ist, daß der Reeder für die Dauer des Mietvertrages jeglicher Einwirkung auf sein Schiff enthoben ist.[2])

Die tatsächlichen Voraussetzungen lassen sich, wie erwähnt, nur von Fall zu Fall finden, da diese vertraglichen Verhältnisse in jedem einzelnen Fall verschieden nuanciert sind. Gestattet der jeweils zur Prüfung vorliegende praktische Fall auf Grund der obigen Ausführungen eine Einordnung unter die Bestimmungen des § 510 nicht, so ist damit nicht ohne weiteres die Anwendbarkeit des § 662 HGB. gegeben. Denn hier greift eben möglicherweise die eigenartige Konstruktion des als Schiffsmiete plus Dienstverschaffung charakterisierten Vertragsverhältnisses Platz, dieser Mittelstufe zwischen reinem Ausrüsterverhältnis des § 510 und Frachtvertrag des § 662.

Da kommt man dann sofort auf die weitere Frage, als was sich ein solcher Dienstverschaffungsvertrag rechtlich darstellt.

Er kann bei Unentgeltlichkeit dieser Verschaffung i. S. einer Einwirkung auf den Dritten zur Leistung der fraglichen Dienste ein Auftrag sein. Es dürften jedoch die Essentialien eines Werkvertrages vorliegen, wenn der Dienstherr die Dienste seiner Leute gegen ein Entgelt gewährleisten würde. Hier würde dann nie-

---

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 101 ff.

[2]) Lewis b. Endemann Bd. 4 S. 123 ff.; Boyens, Bd. I S. 300 ff.; Schaps, Anm. 14, 15 zu § 556 HGB. HGZ. 1896 Nr. 37, 1899 Nr. 74; Mittelstein Bd. I S. 44.

mals ein Anspruch des Charterers auf Leistung der Dienste gegenüber den Dienstleuten selbst zur Entstehung gelangen. Es würde vielmehr lediglich bei einem Dienstverschaffungsanspruch des Charterers gegenüber dem Reeder als dem Dienstherrn sein Bewenden haben müssen. — Wüstendörfer[1]) charakterisiert diese Differenz dadurch, daß er den Charterer nur „de facto", aber nicht „de jure dienstberechtigt" nennt.

Man hat die Grenze auf die verschiedenste Art und Weise zu finden gesucht. Man hat beispielsweise ein Kriterium darin erblicken wollen, ob der Schiffer den Anweisungen des Schiffsverwenders allen Umfanges oder nur in bestimmten Beziehungen zu folgen habe, ob diese wesentliche oder unwesentliche seien, oder darin, ob das Schiff nur für eine einzige Reise oder eine Mehrheit von Reisen oder auf einen völlig unbestimmten Zeitraum überlassen sei.

Die Beantwortung einer Frage nach dem Vorliegen oder Nichtvorliegen eines dieser subtilen Unterschiede ist für jedesmal nur einer sorgfältigen Prüfung der im einzelnen Falle gegebenen Vertragsbestimmungen zu verdanken.

Ich möchte als grundlegend annehmen, daß man in dem Augenblicke nicht mehr von einem Ausrüsterverhältnis, das nichts weiter als eine besonders eingekleidete Miete ist, reden kann, wo der Reeder seiner Verpflichtung nicht schon mit der bloßen Überlassung des Schiffers nebst Mannschaft Genüge getan hat. Hat er seinerseits noch in irgend einer Form die Einwirkungsmöglichkeit oder gar -verpflichtung auf die Erfolgsherbeiführung, so liegt eben keine Miete, sondern ein Frachtvertrag vor, dessen Wesenseigenheit, wie ja erwähnt, der Erfolg ist.

---

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 103.

Diese Einwirkung abseiten des Reeders liegt aber immer so lange vor, als der Kapitän nicht in allen Beziehungen den Anweisungen des Schiffsbenutzers unterstellt wird. Andernfalls handelt es sich eben um keine reine Dienstverschaffung, sondern höchstens um die Verpflichtung des Reeders, seine Dienstleute in gewissen Beziehungen, die allerdings in der Hauptsache die Zwecke des Charterers fördern sollen, diesem dienstbar zu machen.

Hier ist die Grenze recht flüssig und die Einordnung der Beziehungen auf die eine oder andere Seite der Grenze nicht leicht. Ich glaube jedoch, daß man weiterkommt, wenn man die Frage so stellt, ob der Schiffer den Anweisungen des Charterers auch dann zu folgen haben würde, wenn sie mit denen des Reeders kollidieren würden. Denn nur dann kann man füglich von einer reinen Dienstverschaffung sprechen, wenn sie nicht durch zuwiderlaufende Anordnungen des Schiffseigners gestört werden kann, und diese Dienste womöglich durch einen willkürlichen widersprechenden Befehl des Eigners illusorisch gemacht werden können. Dann bleibt eben in letzter Linie die Dienstherrenqualität beim Reeder haften; die Dienste werden ihm geleistet und nicht dem Schiffsverwender. Denn dann folgen Kapitän und Schiffsmannschaft tatsächlich nur einer jederzeit widerruflichen Anweisung des Reeders. Ob sich der Reeder mit einem solchen Widerruf eventuell vertragsbrüchig und schadensersatzpflichtig machen würde, ist eine andere Seite der Sache. Die hieraus eventuell resultierenden Rechte des Charterers würden aber in keiner Weise geeignet sein, das außerordentliche Risiko aufzuwiegen, das der Charterer bei dieser unsicheren Basis laufen würde.

Und damit dürfte man zu einer Entscheidungsmöglichkeit kommen, ohne sich dieses künstlichen Mittelgebildes zwischen den

beiden gesetzlich geregelten Vertragsverhältnissen oder einer „analogen" Anwendung des § 662 HGB.[1]) bedienen zu müssen.

Denn will man sich wirklich zu der Annahme dieser Dienstmiete plus Sachmiete verstehen, so ist man nicht viel weitergekommen, denn dann entsteht die weit bedeutsamere und umfangreichere Streitfrage, wie sich die Haftungsverhältnisse bei diesem neuen Rechtsinstitute gestalten sollen.

Die Diagnose muß vielmehr gestellt werden lediglich nach der Qualität der Schiffsbesatzung bezw. ihrer Dienstverhältnisse. Geht die Mannschaft mit dem Schiffe auf den Dritten über, so daß jede rechtliche Beziehung zwischen ihr und dem Reeder für die Dauer des Mietverhältnisses unterbunden bleibt, so ist es eben Miete, und zwar reine Miete bezw. Ausrüsterverhältnis des § 510. Denn auch in diesem Paragraphen bedient sich der Mieter bei der Führung des Schiffes eventuell fremder Kräfte, ohne damit die Mieterqualität zu verlieren. Er tritt eben völlig in das bisher zwischen Reeder und Besatzung bestehende Dienstverhältnis ein. Ob auf eine im voraus bestimmte Zeitspanne oder nicht, kann dabei gleichgültig bleiben.[2])

Bleibt aber die Rechtsbeziehung zwischen Mannschaft und Schiffseigner bestehen, ist die absolute Gewalt des Charterers ausgeschaltet, so verbleibt die Erfüllung der Frachtverträge, die der Charterer abschließt, m. a. W. der Unterfrachtverträge, letzten Endes am Reeder hängen. Er muß für den Erfolg aufkommen, ihn trifft die Gefahr und die Haftung für die Vereitelung desselben.

---

[1]) L. Z. 1912 S. 574 ff.

[2]) HGZ. 1915 Nr. 48.

II. Die Konnossementsausstellung.

Die Ausstellung des Konnossementes birgt eine neue Schwierigkeit, wenn man zur Beantwortung der Haftungsfragen auf Grund des § 662 HGB. gelangen will.

Bei Anwendung des § 510 fällt diese Schwierigkeit ohne weiteres fort. Der § 510 lautet in seinem ersten Absatz:

> „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine eigene Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnisse zu Dritten als der Reeder angesehen."

Der Reeder selbst, der Eigentümer des Schiffes, tritt dem Dritten gegenüber also überhaupt gar nicht in Erscheinung. Der Mieter gilt als Reeder, das von ihm bezw. seinem Schiffer ausgestellte Konnossement obligiert ihn, und zwar — und das ist der springende Punkt — mit dem Schiffsvermögen. Das Schiffsvermögen wird hier also kraft besonderer gesetzlicher Bestimmung in den Haftungsnexus des Mieters mit hineingezogen, obwohl das Schiff dem Mieter gar nicht gehört. Also ein fremdes, nicht dem Schuldner gehöriges Vermögensobjekt haftet dem Gläubiger. Der Eigentümer des Pfandobjektes kann nichts dawider tun. Das eventuelle Mittel der Exekutions-Interventionsklage (§ 771 ZPO.) ist ihm verschlossen.

Nicht so einfach liegt der Fall bei Anwendung des § 662 HGB. Man könnte freilich meinen, daß hier die Haftbarmachung des Reeders gerade für den Fall, daß ein Konnossement ausgestellt wird, schon durch die Einfügung des Wortes „insbesondere" in den Gesetzestext so deutlich ausgesprochen sei, daß zu weiteren Bedenken kein Anlaß vorläge.

Hier ist es ebenfalls in erster Linie Wüstendörfer[1]) gewesen, der die Behauptung aufgestellt hat, daß die durch den Kapitän bezw. für denselben vorgenommene Konnossementsausstellung nicht in Vertretung des Reeders, sondern vielmehr des Verfrachters oder wie hier besser gesagt werden muß, des Unterverfrachters erfolge.

Auch mit dieser Ansicht ist Wüstendörfer nicht ohne Nachfolger geblieben. So hat sich Gütschow[2]) für dieselbe ausgesprochen. Die herrschende Lehre[3]) aber steht auf einem entgegengesetzten Standpunkte und stellt den Grundsatz auf, daß das Konnossement nur vom Schiffer bezw. einem anderen Vertreter des Reeders ausgestellt werde, und daß die sogenannte Konnossementshaftung immer nur den Reeder in seiner Qualität als Schiffseigner treffen könne.[4])

Es ist nicht zu verkennen, daß die von Wüstendörfer geäußerte Ansicht manches für sich hat. Wenn er sagt, daß man es dem Befrachter, der im praktischen Fall lediglich mit dem ihm vermutlich bekannten und als gut empfohlenen Unterverfrachter kontrahiert hat, unmöglich zumuten könne, sich gegebenenfalls an den ihm vielleicht völlig unbekannten oder gar als zahlungsunfähig bekannten Reeder zu halten, der womöglich im Auslande zu suchen und nach ausländischem Rechte nur unter besonderen Schwierigkeiten zu belangen sei, so soll das Einleuchtende dieser Begründung keineswegs verkannt werden.

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 123 ff.

[2]) Gütschow i. Zeitschr. f. d. ges. Ver. Wiss. Bd. 13 S. 365 ff.

[3]) Schaps, Einleitung zu § 651; — Mittelstein Bd. I S. 295; Boyens Bd. II S. 310; HGZ. 1898 Nr. 4.

[4]) Einen im wesentlichen gleichen Standpunkt hat die Hamburger Frachtrechtskommission, die über Fragen der Neuerungen auf diesem Gebiete getagt hat, eingenommen.

Aber alle diese Erwägungen treffen doch nur vom Standpunkte des Befrachters aus zu. Man darf jedoch bei diesem Punkte die Stellung des Empfängers nicht aus dem Auge verlieren, denn für ihn ist das Konnossement und die sich daraus ergebende Haftungsmöglichkeit des Reeders ungleich bedeutsamer.[1]) Wenn Wüstendörfer[2]) sagt, daß die dingliche Radizierung der Konnossementsverpflichtung auf das Schiffsvermögen nichts der Konnossementsobligation wesentliches sei, so ist das zum mindesten bedenklich und erscheint im Hinblick auf die positiven Gesetzesbestimmungen geradezu unrichtig. Für den Empfänger ist bezüglich seiner Stellung zum Verfrachter gemäß § 651 HGB. gerade das Konnossement die maßgebende Grundlage.

Also wie gesagt, man muß die Sachlage mindestens gleichwertig auch vom Standpunkte des Empfängers aus betrachten. Und da kommt man meiner Ansicht nach gerade zu dem entgegengesetzten Ergebnis.

Der Empfänger der Güter im Überseehafen, für den sich der Unterverfrachter in unerreichbarer Ferne befindet, der will eine sofortige Realisierungsmöglichkeit seiner eventuellen Ansprüche wegen Beschädigung der Güter haben. Und da ist ihm das, was ihm die dingliche Reederhaftung bietet, also Schiff und die Fracht, weil für seinen sofortigen Zugriff erreichbar, natürlich das willkommenste Haftungsobjekt. Mithin gilt das vom Unterbefrachter Gesagte durchaus nicht vom Empfänger.

Welche Ansprüche vielleicht dem Unterbefrachter gegen den Unterverfrachter als eine Art von Äquivalent zustehen, darauf wird später einzugehen sein.

---

[1]) Leo, i. Zeitschr. f. Handels-, Konkurs- u. Versicher.-Recht 1909.

[2]) Wüstendörfer, Studien, S. 130.

Mit den wirtschaftlichen Gesichtspunkten Wüstendörfers, die einseitig die Interessen des Befrachters im Auge haben, ist also nichts getan. Und daß Wüstendörfer zur weiteren Argumentation sich auf das Binnenschiffahrtsrecht zu stützen sucht, beweist gleichfalls noch nichts, denn das Binnenschiffahrtsrecht kennt kein Analogon zum § 662 HGB.[1])

Wenn der Charterer, wie ich es beispielsweise bei dem Fall der Linienreederei annahm, selber eine Reederei mit eigenem Schiffsvermögen ist, die sich nur vorübergehend fremden Schiffsraumes bedient, so ändert dies an den bisherigen Ergebnissen nichts. Als Haftungsobjekt kommt doch immer nur das Schiff in Betracht, das die fragliche Reise unternommen und die Güter zur Beförderung übernommen hat. Eine charternde Reederei ist also für die Untersuchung der Streitfrage nicht anders anzusehen, als ein vom Reeder verschiedener Verfrachter, dem kein Schiffsvermögen zusteht.

Zur Verdeutlichung der tatsächlichen Grundlagen dürfte es praktisch sein, den Vorgang der Konnossementsausstellung noch kurz zu skizzieren.

Entweder der Charterer stellt die Konnossemente selbst aus, oder der Kapitän übt diese Tätigkeit aus. Es ist daher zu fragen, in wessen Vertretung diese Konnossementszeichnung erfolgt.

Auf den § 510 HGB. braucht hier, wie eingangs erwähnt, nicht eingegangen zu werden. Da ist es selbstverständlich, daß das Konnossement, das der Kapitän zeichnet, für den Ausrüster ausgestellt wird und diesen eventuell persönlich, zugleich aber das ganze Schiffsvermögen dinglich obligiert.

Wie aber ist es im § 662 beim Vorliegen von Haupt- und Unterfrachtvertrag? Die Ausstellung selbst wird praktisch meist

[1]) Mittelstein, Bd. I S. 121; HGZ. 1901 Nr. 129.

der Charterer und nicht der Kapitän besorgen. Daß der Schiffer nicht selbst als Unterzeichner auftritt, steht jedoch der Rechtsgültigkeit des Konnossementes nicht entgegen.[1]) Diese Tatsache, daß der Schiffer nicht mehr wie in früheren Zeiten, selbst die Konnossemente zeichnet, ist etwas dem neuzeitlichen Großbetriebe Eigentümliches. Die ungeheure und mannigfaltige Tätigkeit, die sich auf die kurze Zeit vor der Abfertigung des Dampfers konzentriert, kann der Kapitän unmöglich mehr allein leisten. Sie wird ihm daher von den Expeditionskontoren oder Schiffsmaklern abgenommen.

Man kann also für den Regelfall bedenkenfrei annehmen, daß der Charterer die Konnossemente über die erfolgten Verladungen ausstellt. Für wen wird nun ein solches Konnossement ausgestellt, oder besser, wen trifft die Verpflichtung aus der Urkunde, die Skripturhaftung im Gegensatz zu der Rezepthaftung, den Hauptverfrachter oder den Unterverfrachter?

Das Gesetz sagt im § 642 HGB., daß die Ausstellung der Konnossemente durch den Schiffer oder durch einen anderen dazu ermächtigten Vertreter des Reeders zu erfolgen habe. Und ferner heißt es im § 647 HGB., daß die Konnossementsübergabe an den Empfänger dingliche Übertragswirkung erzeugt, sobald die Güter vom Schiffer oder einem anderen Vertreter des Reeders zur Beförderung übernommen sind. Daß § 651 HGB. vom „Verfrachter" spricht, ist kein Widerspruch. An dieser Stelle ist von dem Frachtvertrage die Rede, und es ist nur natürlich, daß man hier den Reeder unter der Bezeichnung „Verfrachter" zur Unterstreichung seiner Verfrachterqualität aufgeführt hat. — Zugrunde gelegen hat hier allerdings die Annahme der Identität von Reeder und Verfrachter.

---

[1]) RG. Bd. 20 S. 57; HGZ. 1892 Nr. 34.

Die Fälle, in denen diese Qualitäten innerhalb eines Vertragsverhältnisses verschiedenen Personen zukommen, sind die der §§ 510 und 662 HGB. Die Lösung für § 510 ist, wie oben bereits kurz dargelegt, einfach und selbstverständlich. Hier ist der Ausrüster der aus der Urkunde Verpflichtete.

Die Schwierigkeit liegt vielmehr beim § 662 HGB. Man würde nun m. E. den Wesensinhalt dieses Paragraphen illusorisch machen, wollte man zugestehen, daß der Schiffer durch die Konnossementsausstellung den Charterer obligierte; man würde sich einfach über das Gesetz hinwegsetzen.

Wohlverstanden kann natürlich der Schiffer einen Schein unter ausdrücklicher Bezugnahme auf den Charterer ausstellen, in dem er bestätigt, die und die Güter „namens des Charterers" empfangen zu haben, und sie an den Empfänger auszuliefern verspricht. Ebenso gewiß würde aus einem solchen Schein der Reeder nicht verhaftet werden und lediglich der Charterer haftbar bleiben. Zu der Kategorie dieser Papiere wird man wohl auch sogenannte Konnossemente rechnen müssen, die als Überschrift den Namen der charternden Reederei tragen und die in ihrem Expeditionsbureau mit ihrer Unterschrift ausgefertigt werden.

Aber darum ist dieses Papier noch nicht als ein Konnossement im gesetzestechnischen Sinne anzusehen. Die wesentlichste und wirtschaftlich unentbehrlichste Eigenschaft des Konnossements, die Negotiabilität und Traditionswirkung, könnte einem solchen Papiere nicht zugesprochen werden.[1]) Denn man muß sich bei der Traditionswirkung fragen, für wen der Schiffer die Güter in Empfang genommen hat. Und das tut er doch für die Person, für die er den Besitz über dieselben ausübt. Das

[1]) Boyens, Bd. II S. 310, 311; Brodmann, Ztschr. f. d. ges. Handelsr. Bd. 70 S. 57 ff.

aber ist, abgesehen vom Fall des § 510, der Reeder, bei dem auch beim Unterfrachtvertrage der Besitz und zwar auch der unmittelbare Besitz verbleibt. Der Schiffer übt den Besitz für den Reeder vielmehr nur als Besitzdiener in Gemäßheit des § 855 BGB. aus.[1]) Und weiter ist dem Ladungsinteressenten, insbesondere dem Konnossementsinhaber, kraft § 754 Ziff. 7 u. 8 HGB. die Stellung eines Schiffsgläubigers zugestanden. Gegen wen soll sich denn gegebenenfalls der Empfänger als Schiffsgläubiger eigentlich wenden? Etwa gegen den Charterer, der gar kein Schiffsvermögen hat? Daß der Reeder mit dieser Lösung einverstanden sein würde, ist ihm nicht zu verdenken. Die Verkehrssicherheit bedingt aber die Betrachtung vom Interessenstandpunkte des Empfängers aus.

Auch nehmen die großen Bankinstitute, bei denen Konnossemente beliehen werden, fast ausnahmslos Anstoß an Konnossementen, die vom Charterer ausgestellt worden sind. Denn ihnen ist ebenfalls das dingliche Haftungsobjekt das Wesentliche, hinter dem eine persönliche Haftung des Charterers zurücktreten würde.

Auf Grund dieser Erwägungen komme ich zu dem Ergebnis, daß der Grundsatz, daß die Ausstellung der Konnossemente in Vertretung des Reeders zu erfolgen habe,[2]) durch den § 662 HGB. nicht geändert wird, d. h.: auch das hier von dem Charterer bezw. Kapitän gezeichnete Konnossement gilt lediglich als in Vertretung des Reeders gezeichnet.

Der Gedanke, daß es eine Ungerechtigkeit bedeute, den Reeder aus einem nicht von ihm gezeichneten Konnossemente haftbar zu machen, wird schon widerlegt durch den bloßen Hin-

[1]) Brodmann, in Goldschmidt Bd. 70 S. 59; Seuff. Arch. Bd. 57 Nr. 35.

[2]) Schaps, Einleitung zu § 651; Mittelstein, Bd. I S. 295; HGZ. 1898 Nr. 4; Prot. S. 4290.

weis auf § 510 HGB., in dem der Reeder bezüglich seiner Haftung mit dem Schiffsvermögen faktisch gar nicht besser gestellt ist.

Auch muß man sagen, daß das Risiko, das für den Reeder darin liegt, ihn verpflichtende Urkunden von einem Dritten ausgestellt zu sehen, unmöglich auf den Ladungsinteressenten, speziell den Empfänger, abgewälzt werden kann. Dieser würde bei einer Nichthaftung des Schiffsvermögens möglicherweise schutzlos dastehen. Dem Reeder ist aber in viel höherem Maße Gelegenheit geboten, sein Interesse zu wahren. Mag er sich den Charterer und dessen Vermögensverhältnisse vorher ansehen, ehe er den Hauptfrachtvertrag mit ihm abschließt. Der Reeder kann ja immerhin mit dem Charterer vereinbaren, daß nur er — der Reeder — zur vollgültigen Konnossementszeichnung berechtigt sein solle. Handelt dann der Charterer dieser vertraglichen negativen Verpflichtung zuwider, so hat der Reeder immer die Möglichkeit, gegen den Charterer wegen einer solchen Vertragsverletzung vorzugehen. Aber auch ohne eine besondere Abrede würde er sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen am Charterer erholen können.

III. Der Einfluß der Kenntnis oder Nichtkenntnis des Unterbefrachters von dem Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages auf die Anwendbarkeit des § 662 HGB.

Die Frage, ob die Kenntnis bezw. Nichtkenntnis des Unterbefrachters von dem Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages möglicherweise geeignet sein kann, auf die Anwendbarkeit des § 662 HGB. nach der positiven oder negativen Seite hin einzuwirken, liegt außerordentlich nahe; sie ist ebenfalls nicht unbestritten.

Meist wird von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Unterbefrachter es wisse und billige, daß sein Vertragsgegner, der Unterverfrachter, nicht mit eigenem, sondern mit fremdem Schiffsmaterial erfüllen werde.[1]) So hat sich Wüstendörfer[2]) dahin ausgesprochen, daß von einer Anwendbarkeit des fraglichen Paragraphen nur dann die Rede sein könne, wenn der Unterbefrachter diese Kenntnis gehabt habe. Ja, er geht sogar noch weiter und fordert als unumgängliche Voraussetzung, daß bei Abschluß des Unterfrachtvertrages ausdrücklich oder zum mindesten stillschweigend auf den Hauptfrachtvertrag Bezug genommen worden ist. Im wesentlichen gleicher Ansicht ist Boyens,[3]) auch Bruhn[4]) äußert sich, ebenso wie auch stellen-

---

[1]) Ehrenberg, Beschränkte Haftung, S. 172.

[2]) Wüstendörfer, Studien, S. 118, 120.

[3]) Boyens, Bd. II S. 90, 98, 366; derselbe i. Goldschmidt, Bd. 58 S. 332 ff., Bd. 63 S. 329.

[4]) Bruhn, in Goldschmidt, Bd. 21 S. 121 ff.

weise die Judikatur[1]) in diesem Sinne. Anderer Ansicht sind dagegen Schaps[2]) und Gütschow.[3])

Richtig ist gewiß, daß der Unterverfrachter grundsätzlich den von ihm abgeschlossenen Frachtvertrag vermittelst eines Dritten wird ausführen dürfen, denn der Werkvertrag ist kein höchstpersönlicher Vertrag, wie beispielsweise im Zweifel der Auftrag oder der Dienstvertrag. Anders würde es liegen, wenn er den Transport mit einem eigenen Schiffe ausdrücklich zugesagt hat. Es dürfte dann nicht anzuzweifeln sein, daß sich der Unterverfrachter mit einem Zuwiderhandeln möglicherweise Schadensersatzansprüchen seines Unterbefrachters aussetzen würde. Das ist aber eine andere Seite der Sache und berührt die Frage, ob die Anwendbarkeit des § 662 HGB. von diesem Umstande abhängig ist, nicht.

Liegt beim Vertragsschluß zwischen Unterbefrachter und Unterverfrachter eine ausdrückliche Bezugnahme auf den Hauptfrachtvertrag vor, so liegen die Verhältnisse einfach. Aber bei der von Wüstendörfer und seinen Anhängern gewollten „stillschweigenden" Bezugnahme ergeben sich sofort Schwierigkeiten, denn wo liegt da die Grenze? — Wüstendörfer[4]) erwähnt als Anwendungsfall, daß der Unterverfrachter bekanntermaßen gar keine eigenen Schiffe besitze. Hier könnte ihm folgend die stillschweigende Einwilligung des Unterbefrachters dahin, daß die Beförderung mit einem fremden Schiffe geschehen soll, angenommen werden. Wenn nun aber der Unterverfrachter zwar Schiffe besitzt, dieselben aber notorischerweise nicht zwischen den Häfen verkehren läßt, die gerade für die gewünschte Beförde-

[1]) RG. Bd. 59 S. 34.
[2]) Schaps, Anm. 4 zu § 662 HGB.
[3]) Gütschow, S. 20.
[4]) Wüstendörfer, Studien, S. 119 ff.

rung in Betracht kommen, oder wenn dem Unterbefrachter aus irgend welchen Gründen bekannt geworden ist oder bekannt sein mußte, daß die Schiffe seines Unterverfrachters zu der fraglichen Zeit mit Beförderungen überlastet sind, und der Unterverfrachter, um die Erfüllung seiner Verträge bewerkstelligen zu können, fremden Schiffsraum benötigt? Soll man hier auch stillschweigende Bezugnahme annehmen, weil der Unterbefrachter über diese Verhältnisse orientiert sein mußte? Man wird ohne weiteres einsehen, daß damit gleich eine völlig unsichere Basis geschaffen werden würde, und zwar um so mehr, als die Frage von dem Einfluß dieser Kenntnis, wie wir gesehen haben, nicht unbestritten ist.

Als Argument führt Wüstendörfer wieder wirtschaftliche und teleologische Betrachtungen ins Feld. — Das uns vorliegende Gesetz gibt uns jedoch keinen Anhalt dafür, daß die Anwendbarkeit des § 662 bedingt ist durch die Kenntnis des Unterbefrachters von dem Vorhandensein des Hauptfrachtvertrages. M. E. ist der Wille des Gesetzgebers vielmehr gerade der gewesen, für diese besonders geartete Konstellation die Hineinbeziehung des Hauptverfrachters in den Obligationsnexus den Ladungsinteressen gegenüber unter allen Umständen zu verwirklichen. Denn sonst würde der Empfänger, wie ausgeführt, mit leeren Händen dem abliefernden Schiff gegenüber dastehen.

Ich möchte mich daher der erwähnten Ansicht von Schaps und Gütschow anschließen.

Ganz ohne Einfluß freilich ist diese Kenntnis nicht, nämlich sie dürfte von Bedeutung werden bei der Abgrenzung der Haftung der im § 662 beteiligten Personen gegeneinander. Darauf werde ich noch zu sprechen kommen.[1])

[1]) Vgl. Abschnitt 1 c des IV. Kapitels, S. 34 ff.

IV. Die Haftungsverhältnisse im § 662 HGB.

Die Haftungsmöglichkeiten sind infolge der verschiedenen rechtlichen Beziehungen der an einem Haupt- und Unterfrachtvertrage beteiligten Personen sehr verschieden geartet. Es stehen sich, schematisch geordnet, gegenüber:

1. der Hauptverfrachter und der Unterverfrachter,
2. der Hauptverfrachter und der Unterbefrachter und andererseits der Empfänger,
3. der Unterverfrachter und der Unterbefrachter, und endlich
4. der Schiffer und der Unterverfrachter.

Bei der folgenden Betrachtung möchte ich zwei der oben erwähnten persönlichen Rechtsbeziehungen ausgeschaltet wissen. Das ist einmal das Verhältnis zwischen Schiffer und Verfrachter, und andererseits das zwischen Hauptverfrachter und Unterverfrachter.

Die Feststellung rechtlicher Beziehungen innerhalb dieser beiden Personengruppen läßt sich allemal nur einem genauen Studium des jeweils vorliegenden Vertrages entnehmen. Es lassen sich dann für diese Haftungsgestaltungen die nötigen Folgerungen aus den gesetzlichen Vorschriften und aus der Natur der Sache gewinnen. Dagegen besteht die Möglichkeit, allgemeine Haftungsgrundsätze für den Hauptverfrachter und den Unterverfrachter in ihren Verhältnissen zum Unterbefrachter und zum Empfänger zu finden.

Auf diesem Gebiete herrscht freilich eine bedenkliche Verschiedenheit der Ansichten.

Bei den heutigen Verhältnissen erstaunlich fremd anmutend

berühren uns die Protokolle der H. G. B. Kommission, wenn man in ihnen Sätze aufgestellt findet wie etwa: der Schiffer sei der prinzipaliter Verpflichtete, der Reeder hafte subsidär,[1]) der Unterverfrachter übernehme durch den Unterfrachtvertrag keine besonderen Verpflichtungen, habe vielmehr seinen Befrachter nur in die Lage zu versetzen, wie wenn dieser selbst mit dem Reeder abgeschlossen habe,[2]) oder der Unterfrachtvertrag sei im Grunde nichts anderes, als eine Zession der Rechte des Unterverfrachters gegen den Hauptverfrachter an den Unterbefrachter.[3])

Mit diesen Leitsätzen kommt man nicht zu dem gewünschten Ziele.

1. Die Stellung des Unterbefrachters zum Unterverfrachter.

Die Beantwortung der Frage, ob und eventuell welche Rechte dem Unterbefrachter gegen den Unterverfrachter zustehen, läuft im wesentlichen darauf hinaus, ob infolge der Anwendung des § 662 HGB. der Unterverfrachter aus dem Obligationsnexus ausscheidet, und wenn nein, ob er beschränkt oder unbeschränkt persönlich haftet.

Selbstverständlich ist, daß von einer ausdrücklichen Bezugnahme auf den Hauptvertrag einmal abgesehen, der Unterbefrachter zunächst nur zu dem Charterer in vertragliche Beziehungen tritt.[4]) Dieser hat ihm gegenüber die Verpflichtung der Güterbeförderung übernommen und also zunächst dafür aufzukommen, daß der Frachtvertrag überhaupt erfüllt werde. Würde z. B. der Reeder den Unterverfrachter im Stiche lassen, indem er etwa verabsäumt, das betreffende Schiff dem Unter-

[1]) Prot. S. 4290.
[2]) Prot. S. 4302.
[3]) Prot. S. 4304.
[4]) Ehrenberg, S. 172 Anm. 5; Lewis, Bd. I S. 412; Schaps, Anm. 7 zu § 662; A. M. Wagner, S. 284 Anm. 12.

verfrachter zwecks Vornahme der Beladung durch die Unterbefrachter rechtzeitig bereit zu stellen, so würde dieses Moment lediglich einen Anspruch des Unterbefrachters gegen den Charterer zeitigen und eine Haftung des Hauptverfrachters gegenüber dem Unterbefrachter gänzlich außen vor lassen, denn diese beiden sind noch in gar keine rechtlichen Beziehungen zueinander getreten. Ebenso würde es sich verhalten, wenn die Vertragsausführung durch irgend eine schuldhafte Handlungsweise des Unterverfrachters in Frage gestellt würde. — Wann tritt nun überhaupt eine Haftung des Reeders in Erscheinung?

a) Der Zeitpunkt des Eintritts der Reederhaftung.

Hier ist davon auszugehen, daß die Güterbeförderung bereits von dem Schiffer des „Reeders" übernommen und daß ein Konnossement über die Verladung ausgestellt worden ist. Es soll hier noch einmal darauf hingewiesen werden, daß ebenfalls Voraussetzung ist, daß der Schiffer nicht in völlige Dienstabhängigkeit vom Unterverfrachter getreten ist. Denn dann würde man, wie wir gesehen haben, zu einer Anwendung des § 510 gelangen müssen, und dessen Haftungsgrundsätze stehen hier nicht zur Diskussion.

Hinsichtlich der erwähnten „Güterübernahme" ist sodann noch festzustellen, daß mit Rücksicht auf den Hauptfrachtvertrag diese Übernahme zur Beförderung und dann die Beförderung selbst als zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehörig anzusehen ist.

Dieser Zeitpunkt der Übernahme ist von einschneidender Bedeutung, denn er ist der grundlegende Ausgangspunkt für die im § 662 normierte Reederhaftung.[1]) Diese Übernahme soll in der Güterannahme und in der Konnossementsausstellung ein

[1]) Wagner, Handbuch des Seerechts, I S. 284.

äußerlich erkennbares Merkmal finden. Es ist in ihr keine Einigung oder eine etwa ausdrücklich darauf hinzielende Willenserklärung der Parteien zu erblicken. Lediglich die Tatsache der Übernahme genügt.[1])

Der besprochene Zeitpunkt ist darum von solcher Wichtigkeit, weil von ihm ab die dinglich beschränkte Reederhaftung in Erscheinung tritt, es sei denn, daß der Reeder sich schon vor der Übernahme zur Ausführung des Unterfrachtvertrages auch den Ladungsinteressenten verpflichtet hätte. Daß gerade von diesem Augenblicke an die Reederhaftung existent wird, erhellt aus dem Wortlaute unseres Gesetzesparagraphen, in dem es im ersten Absatze heißt:

„Im Falle der Unterverfrachtung haftet für die Erfüllung des Unterfrachtvertrages, soweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von ihm übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Konnossementes, nicht der Unterverfrachter, sondern der Reeder mit Schiff und Fracht."

Deutlicher kann die gewollte dingliche Reederhaftung wirklich nicht zum Ausdruck gebracht werden.

Es entsteht jedoch nunmehr die Frage, ob mit dem Auftreten der Reederhaftung jegliche Haftung des Unterverfrachters erlischt, oder ob er etwa solidarisch neben dem Reeder verhaftet bleibt. Beide Ansichten haben ihre Vertreter gefunden.[2])

Zur Beantwortung der Frage gelangt man am besten durch die Prüfung der dieser Bestimmung zugrunde liegenden

---

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 117. Vgl. aber HGZ. 1904 Nr. 72.

[2]) Boyens, in Goldschmidt, Bd. 63 S. 329 u. 345; Bd. 64 S. 289, Bd. 65 S. 344. Derselbe, Bd. 2 S. 90, S. 367 Nr. 3. — Gütschow, S. 22; Sieveking, S. 352; Ehrenberg, S. 172; Prot. S. 4290; RG. Bd. 20 Nr. 15; HGZ. 1905 Nr. 28, 44, 96; 1904 Nr. 67.

ratio legis. Die Idee ist die, dem Unterverfrachter von diesem Zeitpunkte ab die Haftung abzunehmen aus dem leicht ersichtlichen Grunde, weil von diesem Augenblick an dem Verfrachter grundsätzlich jede Einwirkungsmöglichkeit auf die verladenen Güter genommen ist. Soweit es sich um nautisches Verschulden handelt, dürfte dieses ohne weiteres fraglos sein, aber auch beim Vorliegen eines sogenannten administrativen Verschuldens möchte ich zu der gleichen Ansicht neigen, da die Begründung auch hier die gleiche bleibt. — Der Reeder tritt durch seinen Schiffer von der Übernahme der Güter ab in alleinige Aktion, und es ist daher nur billig, wenn ihn auch das Risiko trifft.

Man könnte meinen, daß es nirgends im Gesetz stünde, daß nun jegliche Haftung des Unterverfrachters aufhören solle, denn § 662 spricht ja nur von der speziellen dinglichen Reederhaftung, ohne die des Unterverfrachters zu berühren. Die Erwähnung der Unterverfrachterhaftung im Abs. 2 des genannten Paragraphen wird nur dann von Bedeutung, wenn es sich um schädigende Handlungen dreht, die nicht zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehören, bei denen mithin die Voraussetzungen des Abs. 1 fehlen.[1]) Freilich würde hier ein Anspruch gegen den Unterverfrachter niemals skripturmäßig begründet werden können.

Ich möchte aber im Gegenteil meinen, daß das Gesetz die Fortdauer der Haftung des Unterverfrachters nicht gewollt hat, sonst hätte es sie ausdrücklich erwähnt. Und ein gleiches Resultat ergeben die Protokolle[2]) mit besonderer Deutlichkeit. — Von dem Augenblick der Übernahme an zessiert jegliche Haftung des Unterverfrachters.

[1]) Boyens, Bd. II S. 89, 90.
[2]) Prot. S. 4290.

Man würde sich also jedesmal zu fragen haben, ob das schädigende Ereignis, das einen Anspruch des Unterbefrachters hat existent werden lassen, vor diesen Zeitpunkt fällt oder nach demselben.

Mit dieser Gebrauchsanweisung kommt man aber leicht in Schwierigkeiten, wenn es sich um Schäden handelt, die der Ware infolge mangelhafter Stauung zugefügt worden sind.

b) Die Haftung für Stauschäden.

Die Stauschäden sind eine sehr häufige Erscheinung im Charterverkehr, und die Frage nach der Haftung für dieselben wird hier so besonders akut, weil das Stauen selten vom Reeder, regelmäßig von besonderen Stauereiunternehmen, einer sich in der Neuzeit stetig vergrößernden Gewerbeart, häufig aber auch — und das ist hier bedeutsam — von eigenen Leuten des Unterverfrachters vorgenommen wird.

Von klauselmäßiger Freizeichnung ist hier naturgemäß abzusehen; Klauseln bedeuten immer eine Ausnahme von der Regel, und lediglich auf diese letztere soll hier jetzt eingegangen werden.

Es ist davon auszugehen, daß das Stauen nicht mehr in den Rahmen der vom Befrachter zu leistenden Obliegenheiten fällt. Der Befrachter hat seinen Verpflichtungen Genüge getan, wenn er die zu verfrachtenden Güter bis an das Schiff herangebracht hat. Die Vornahme der ordnungsmäßigen Stauung gehört bereits zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers,[1]) also (im Rahmen des § 662) des Reedervertreters. Es haftet aber wieder der Reeder für die ordnungsgemäße Ausführung der Dienstobliegenheiten des Schiffers unter Beschränkung auf das

[1]) § 514 HGB.

Schiffsvermögen.[1]) Daß § 486 HGB. nur von Ansprüchen eines Dritten spricht, nimmt im ersten Augenblick vielleicht Wunder. Darauf ist jedoch zu erwidern, daß i. S. dieses Paragraphen „Dritter" jede vom Reeder und vom Handelnden selbst verschiedene Person ist, also auch der Ladungsinteressent.[2])

Wenn mithin der Schiffer selbst die Stauung vornimmt bezw. durch seine Mannschaft vornehmen läßt, so liegen die rechtlichen Verhältnisse nicht schwierig. — Wie ist hingegen die Frage zu beantworten, wenn der Schiffer sich fremder, d. h. anderer Personen als seiner Mannschaft, bedient? Auch hier dürfte man m. E. zu dem gleichen Ergebnis gelangen. Der Grundsatz, an dem auch hier festzuhalten ist, bleibt doch immer der, daß der Reeder für diejenigen Personen aufzukommen hat, deren sich der Schiffer bei Erfüllung einer ihm obliegenden Verpflichtung, hier der Stauungsverpflichtung, bedient hat (BGB. § 278). Gewiß ist auch diese Frage, wie die meisten seerechtlichen, nicht unbestritten. Man kann aber doch wohl sagen, daß diese Haftung des Reeders für ordnungsgemäße Stauungsvornahme in Literatur und Judikatur überwiegende Anerkennung gefunden hat.[3])

Und zwar ist diese Haftung auch für den Fall zu bejahen, daß sich der Schiffer eines selbständigen Stauereiunternehmens bedient hat.

Die Konstellation, wie sie uns in den Fällen des § 662 HGB. so häufig begegnet, liegt noch eigenartiger. Da verhält es sich praktisch meist so, daß die Stauung durch Leute bezw.

---

[1]) § 486 Z. 2 ff. HGB.

[2]) Schaps, Anm. 5 zu § 584; RG. Bd. 13 S. 119; HGZ. 1882 Nr. 61 und 1887 Nr. 285.

[3]) Ehrenberg, S. 208 ff. Sieveking § 66. Boyens, Bd. I S. 336.

Angestellte des Unterverfrachters oder, wie hier vielleicht zutreffender gesagt werden kann, des Hauptbefrachters vornommen wird.[1]) Die Ausführung der Stauung durch den Unterverfrachter bezw. seinen Substituten gründet sich regelmäßig auf vertragliche Vereinbarung zwischen Haupt- und Unterverfrachter. Praktisch ist sie nichts Absonderliches. Der ganze Beladungsprozeß liegt eben beim Hauptbefrachter, der für seine Person die Unterfrachtverträge meist in Gestalt von Stückgutverträgen abgeschlossen hat. Es ist also nur verständlich, wenn er auch die in dem Rahmen dieses Prozesses liegende Tätigkeit auf seine Schultern übernimmt. Ob damit rechtlich die Haftungsfrage geändert wird, d. h. ob für fehlerhafte Stauung, die, wie wir gesehen haben, normalerweise dem Reeder obliegen sollte, bei dem hier angenommenen Fall auf den Unterverfrachter übergeht, bedarf noch der Untersuchung.

Meiner Ansicht nach ist selbst eine solche vertragliche Abrede zwischen Haupt- und Unterverfrachter nicht geeignet, die oben dargelegten Haftungsgrundsätze zu verschieben. Eine solche Vereinbarung kann den Kapitän des Dampfers gerade so wenig, wie wenn er sich eines selbständigen Stauereiunternehmens bedienen wollte, von jeder Sorgfaltspflicht entbinden. Nicht zu leugnen ist gewiß, daß hier die Sorgfaltspflicht zu einer Aufsichtspflicht reduziert ist. Irgend ein Verschulden bei der Auswahl der zum Stauen verwendeten Person kann nicht in Betracht kommen, da dem Schiffer ja insbesondere eine Zurückweisungsmöglichkeit ihm ungeeignet erscheinender Stauer infolge der Übereinkunft zwischen Hauptverfrachter und Hauptbefrachter genommen ist. Diese Vereinbarung ist jedoch, und darauf dürfte es ankommen, nur eine unter den beiden Ver-

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 137.

tragsparteien wirksame und ist einflußlos auf die Rechtsstellung des Ladungsinteressenten, insbesondere des Konnossementsinhabers. Dieser letztere wird in den seltensten Fällen von der Vereinbarung etwas wissen, und ihm ist der Reeder die verantwortliche Persönlichkeit.[1]) Ob der Hauptverfrachter sich durch Regreßnahme an dem Unterverfrachter erholen kann, gehört nicht hierher.[2])

Wie ist nun aber diese Haftung damit in Einklang zu bringen, daß, wie wir oben S. 26 ff. gesehen haben, die Haftung zeitlich zwischen Reeder und Charterer zu verteilen ist. Als zeitliches Grundmoment hatten wir die Güterübernahme und Konnossementszeichnung gefunden mit der Motivierung, daß von diesem Zeitpunkte an der Reeder in alleinige Aktion trete, ihn mithin gerechterweise auch das Risiko treffen müsse.

Hier ist ja nun gerade als Voraussetzung angenommen, daß die Stauung von dem Unterverfrachter selbst fehlerhaft vorgenommen ist. Das Verschuldensmoment liegt also ausdrücklich nicht beim Reeder, sondern beim Charterer. Die oben näher besprochene ratio legis scheint also hier im ersten Augenblick für eine Haftungsbejahung des Unterverfrachters auch Dritten gegenüber zu sprechen. Denn wenn der Zweck des § 662 HGB. der ist, dem Unterverfrachter die Haftung für Schicksale der Ladungsgüter abzunehmen, die seiner Kontrolle und Einwirkungsmöglichkeit entzogen sind, so liegt es hier ja gerade

[1]) RDHG. Bd. 19 S. 263 ff.; Seuff. Arch. Bd. 24 Nr. 71; RG. Bd. 10 S. 20 ff. HGZ. 1873 Nr. 153 u. 122; Prot. S. 3750; Mittelstein, Gutachten in den Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages 1905; Boyens, Bd. II S. 383.

[2]) Man findet darum auch in stetig zunehmendem Maße eine klauselmäßige Freizeichnung für Stauschäden gerade für den besonderen Fall, daß die Stauungsvornahme in Händen des Befrachters ruht. (Vgl. Boyens, in Verhandlungen des 28. Deutschen Juristentages 1905.)

umgekehrt. Und man möchte sagen, daß der Charterer für ein Verschulden seiner eigenen Leute doch sicherlich aufzukommen haben sollte. Es läge mithin nahe, den mehrfach berührten Zeitpunkt der Übernahme hier zeitlich zu verschieben und ihn gewissermaßen erst nach Vollendung der Stauung eintreten zu lassen.

Dieses dürfte jedoch nicht der richtige Weg sein. Vor allen Dingen darf man nicht aus dem Auge verlieren, daß es sich hier nur um das Verhältnis zum Ladungsempfänger, um dessen Anspruch aus einer Ladungsbeschädigung infolge mangelhafter Stauung handelt. Also um einen Dritten, insoweit es auf den Hauptfrachtvertrag ankommt. Hat der Hauptverfrachter die Güter zur Beförderung durch seinen Schiffer übernommen, gehört mithin die Ausführung des Unterfrachtvertrages bereits zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers, so ist auch der Hauptverfrachter verpflichtet worden, alles zu tun, was in den Rahmen der Verfrachtertätigkeit als solcher fällt. Dazu gehört aber das Stauen. Und zwar muß es hier m. E. gleichgültig sein, ob das Stauen durch die Mannschaft, durch ein besonderes Stauunternehmen oder gar durch den Unterverfrachter bezw. seine Leute selbst vorgenommen wird. Wenn man sich zu dieser Ansicht versteht, die die naheliegendste Lösung auf Grund des Gesetzes bedeuten dürfte, dann muß man auch folgern, daß dem Dritten gegenüber diese besonders geartete Stauungsvornahme als nach jenem Zeitpunkt der Übernahme liegend zu betrachten ist, und die Haftung des Unterverfrachters hierfür entfällt. Mag sich der Reeder später an dem Charterer schadlos halten. Das ist seine Sache.

c) Der Einfluß der Kenntnis oder Nichtkenntnis des Unterbefrachters vom Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages auf die Haftungsverhältnisse des § 662 HGB.

Daß diese Kenntnis für die Anwendungsmöglichkeit des § 662 bedeutungslos sein dürfte, ist bereits oben S. 21 darzulegen versucht.

Die hier gestellte Frage hat die Anwendung des § 662 HGB. bereits zur Voraussetzung.

Die Ansichten über diesen Punkt sind geteilt.

Die überwiegende Zahl der Schriftsteller, wie auch die Protokolle[1]) und eine vielfach zitierte Reichsgerichtsentscheidung,[2]) setzen, wie bereits angedeutet, die Kenntnis ohne weiteres voraus, oder haben dieselbe dem Tatbestande, der ihnen zur Entscheidung vorlag, entnehmen können. Auch Wüstendörfer[3]) und Boyens[4]) sprechen sich für die Bedeutsamkeit der Kenntnis aus. Dagegen sind jedoch Schaps[5]) und Wagner.[6]) Gewiß würde es eine zu weitgehende Behauptung sein, wenn man sagen wollte, daß die Kenntnis oder Unkenntnis des Unterbefrachters von der Tatsache, daß sein Gegenkontrahent den Vertrag mit fremdem Schiffsmaterial erfüllen will, überhaupt keinen Einfluß auf die Haftungsgestaltung gewinnen könnte.

Die Haftung des Reeders gegenüber dem Empfänger wird allerdings meiner Ansicht nach durch dieses Moment in keiner Weise beeinflußt; sie wird immer existent, einerlei, ob der Unter-

[1]) Prot. S. 4290.
[2]) RG. Bd. 59 Nr. 34.
[3]) Wüstendörfer, Studien, S. 118 ff.
[4]) Boyens, Bd. II S. 90, S. 367 Nr. 3. Derselbe, i. Goldschmidt, Bd. 58 S. 332.
[5]) Schaps, Anm. 4 zu § 662.
[6]) Wagner, S. 284.

befrachter über den Hauptfrachtvertrag orientiert war oder nicht. Eine Kenntnis des Unterbefrachters bedingt noch lange nicht und sogar regelmäßig sicher nicht eine solche des Empfängers von dem fraglichen Umstande. Und warum eine eventuelle Kenntnis des Unterbefrachters, der natürlich, was hier Voraussetzung ist, nicht identisch mit dem Empfänger sein darf, den Empfänger ungünstiger stellen soll, ist nicht ersichtlich und durch nichts gerechtfertigt. Hier also glaube ich durch das Kenntnismoment keine Folgerungen für die Haftung des Reeders ziehen zu dürfen.

Anders liegt es aber bei dem Rechtsverhältnis zwischen Unterbefrachter und Charterer, sowie zwischen Unterbefrachter und Hauptverfrachter bezw. Reeder. Da glaube ich, daß diese Kenntnis oder Nichtkenntnis bis zu einem gewissen Grade bedeutungsvoll wird.

Weiß der Unterbefrachter und ist damit einverstanden, daß sein Gegenkontrahent, der Charterer, nicht selbst, sondern vermittelst des Reeders erfüllen wird, so gibt er damit die Haftungsfreiheit des Unterverfrachters wissentlich zu. Es sei denn, daß man von einer Haftung des Unterverfrachters für eine culpa in eligendo bezüglich des Reeders sprechen wollte. — Der Reeder kann sich seinerseits nicht darüber beklagen. Er hat den Hauptfrachtvertrag in Kenntnis des Umstandes, daß sein Vertragsgegner das gecharterte Schiff auf Stückgüter anlegen würde, geschlossen und muß die Konsequenzen tragen.

Weiß der Unterbefrachter aber nichts von der Unterverfrachtung, so bleibt der Charterer ihm zunächst haftbar. Zunächst soll heißen: bis zu dem Augenblick der Übernahme i. S. des § 662 HGB. Von diesem Zeitpunkte an möchte ich mich für eine Solidarhaftung beider, des Reeders und des Charterers, dem Befrachter gegenüber aussprechen. Selbstverständlich nur

gegenüber dem Unterbefrachter. Ist ein Konnossement ausgestellt, so haftet dem konnossementbesitzenden Empfänger der Unterverfrachter nicht, soweit es sich um die Skripturhaftung dreht. Und selbst wenn man an die Rezepthaftung denken will, so möchte ich auch diese dem Empfänger gegenüber mit dem Hinweis ablehnen, daß der Schiffer die Güter für den Reeder und nicht für den Charterer in Empfang genommen hat und detiniert. Im übrigen wird darauf noch einzugehen sein. Die so gewollte Solidarhaftung steht mit der einschlägigen Gesetzesbestimmung nicht im Widerspruch. Gewiß soll nicht verkannt werden, daß sie im Gesetz auch nicht wörtlich zum Ausdruck gebracht ist. Aber die alleinige Reederhaftung des § 662 beruht eben im wesentlichen auf der Konnossementsobligation. Diese kommt jedoch für den Unterverfrachter nicht in Betracht. Ich glaube daher, daß man diesen Standpunkt vertreten kann; er wird allen Interessen gerecht.

Es ergibt sich dann noch eine weitere Streitfrage, nämlich wie sich diese Haftung des Charterers gegenüber dem Unterbefrachter gestalten würde, ob sie beschränkt oder unbeschränkt zu denken ist.

Jedenfalls ist sie auch im Falle der Beschränkung als eine persönliche aufzufassen, nicht als eine dingliche. Denn ein dingliches Haftungsobjekt wie Schiff und Fracht besitzt ja der Charterer nicht, es sei denn, daß man den Überschuß der Konnossementsfracht über die Charterfracht dazu rechnen wollte.[1])

Die beschränkte oder unbeschränkte persönliche Haftung ist wieder davon abhängig, wie der Charterer gehaftet haben würde, wenn er selbst Reeder gewesen wäre. Denn der Charterer soll darum nicht mehr belastet werden, weil er kein Reeder ist.

[1]) Vgl. unten S. 38.

2. Die Haftung des Reeders gegenüber dem Empfänger.

Die grundsätzliche Bejahung dieser Haftung ist bereits in den vorgehenden Kapiteln und zwar ohne Rücksicht auf das Moment der Kenntnis vom Vorliegen des Hauptfrachtvertrages ausgesprochen worden.

Versteht man sich zu der Ansicht, daß die Ausstellung des Konnossementes, einerlei von wem sie auch geschehen mag, den Reeder skripturmäßig haftbar macht, so ergibt sich, daß der Empfänger eben auf der Basis dieser Verpflichtungsurkunde Ansprüche allemal dann erheben kann, wenn die ausgelieferte Ladung in irgend einer Weise, sei es nach Qualität oder Quantität, von dem Inhalte der Urkunde abweicht. Das ist dann als einfache Folge der angenommenen Grundlage nichts Besonderes und in den allgemeinen Grundsätzen bedingt. Die Sicherungsmöglichkeiten, die dem Empfänger zur Wahrung seiner Ansprüche zustehen, ergeben sich aus dem Gesetz. Von diesen soll hier nur auf eines in Kürze eingegangen werden, nämlich darauf, gegen welche Frachtforderung der Empfänger das ihm gesetzlich gewährte Pfandrecht[1]) geltend machen kann. Denn da es sich im § 662 um Unterverfrachtung handelt, so sind mehrere Frachtarten zu unterscheiden: einmal die Charterfracht, d. i. die vom Reeder infolge der Vercharterung seines Schiffes verdiente Fracht, und ferner die vom Unterverfrachter erzielte Konnossementsfracht. Beide Frachten sind, sofern es sich nicht um bereits vorausbezahlte Fracht handelt, vom Empfänger gegen Güterauslieferung unter Konnossementshergabe zu zahlen, denn die Konnossementsfracht deckt oder übersteigt im Regelfalle die Charterfracht. Die beiden Frachten werden grundsätzlich in das

[1]) § 754 Ziff. 7 u. 8 HGB.

Konnossement aufgenommen, weshalb die oben erwähnte technische „Konnossementsfracht" wohl zu unterscheiden ist von der „im Konnossement enthaltenen Fracht". Praktisch wird die Abwickelung so gehandhabt, daß der Schiffer die Gesamt- oder Bruttofracht, also Charter plus Konnossementsfracht, vom Empfänger einzieht, sie dann dem Reeder auskehrt, und der Reeder den Überschuß der Konnossementsfracht über die Charterfracht an den Charterer auszahlt, für den dann eben die Differenz zwischen den beiden Frachten den von ihm erzielten Gewinn bedeutet. Welche Fracht wird nun von Ansprüchen des Empfängers gegen den Reeder betroffen?

Das Gesetz sagt im § 756 HGB., daß das gesetzliche Pfandrecht des Schiffsgläubigers sich auf die Bruttofracht derjenigen Reise erstreckt, aus welcher die fragliche Forderung entstanden ist. Hier wird überwiegend angenommen, daß als „Bruttofracht" in diesem Sinne lediglich die Charterfracht zu verstehen sei, mithin nur diese dem Pfandrecht der Ladungsinteressenten unterliege.[1]) Dieser Standpunkt findet darin seine Begründung, daß ein Anspruch gegen den Reeder bezw. die Sicherung eines solchen auch nur Vermögensobjekte des Reeders ergreifen könnte. Wenn man diesen Standpunkt teilt, so würde dem Empfänger das Haftungsobjekt der Fracht allemal dann entgehen, wenn sein Schaden sich ziffernmäßig höher als die Charterfracht darstellen würde. Das ist meiner Ansicht nach ein bedenkliches Ergebnis. Man muß doch dem Empfänger das Recht zugestehen, seine Ansprüche an der gesamten auf der Reise verdienten Fracht geltend machen zu können, wobei naturgemäß davon auszugehen ist, daß diese Fracht im Konnossement Auf-

[1]) Ehrenberg, S. 250; Lewis, Bd. II S. 212; Mittelstein, Bd. I S. 428.

nahme gefunden hat und in der skizzierten Weise zwischen Reeder und Charterer zur Verrechnung gebracht wird.

Dieser Folgerung stehen rechtliche Bedenken meiner Meinung nach nicht entgegen. Voraussetzung ist allerdings, daß der Reeder die Konnossementsfracht plus Charterfracht durch seinen Schiffer und im eigenen Namen vom Empfänger mit einzieht, soweit sie nicht im voraus bezahlt ist. Es soll bemerkt werden, daß dieser Punkt nicht ganz unstreitig ist, aber man kann wohl als herrschende Lehre annehmen, daß der Reeder bei Vorliegen von Unterfrachtverträgen die Befugnis zur Frachteinziehung auch bezüglich der Konnossementsfracht, hier im technischen Sinne gemeint, im eigenen Namen besitzt.[1]) Auch wird der Empfänger meist gar nichts von dem Bestehen des Unterfrachtvertrages und damit von dem Vorhandensein zweier rechtlich verschiedener Frachten wissen; ihm gegenüber tritt nur die Gesamtfrachtforderung ohne nähere Spezifikation in Erscheinung.

Und wenn man sich überhaupt auf den Standpunkt der Reederhaftung gegenüber dem Empfänger stellen will, so sollte man an dem Moment, daß die Konnossementsfracht rechtlich und wirtschaftlich nicht zum Reedervermögen gehört, keinen Anstoß nehmen. Diese Haftung würde eben in vielen Fällen sonst praktisch illusorisch gemacht. Auch dürfte in der Haftbarmachung der gesamten vom Reeder bezw. seinem Schiffer eingeforderten Fracht keine sonderliche Benachteiligung des Reeders liegen. Denn ihm bleibt stets der Rückgriff auf seinen Charterer offen.

[1]) Seuff. Arch. Bd. 43 Nr. 228; Schaps, Anm. 7 zu § 662.

3. Das Verhältnis der Ansprüche des Unterbefrachters zu denen des Empfängers.

Diese Frage läuft darauf hinaus, ob mit der Konnossementsbegebung an den Empfänger die Rechte des Befrachters aus dem Frachtvertrage zessieren oder ob für diese neben den Konnossementsansprüchen des Empfängers Raum ist, wobei davon auszugehen ist, daß Befrachter und Empfänger nicht identisch sind.

Grundsätzlich werden, wie bereits ausgeführt, zunächst durch den Abschluß des Frachtvertrages nur Rechte und Verbindlichkeiten zwischen den beiden Vertragsparteien, d. h. zwischen dem Unterbefrachter und dem Unterverfrachter, erzeugt.[1]) Dem Befrachter steht der Anspruch auf ordnungsgemäße Erfüllung des Vertrages gegen seinen Verfrachter zu. Etwaige Ersatzansprüche würden sich also zunächst als solche des Befrachters darstellen.[2]) Dieses gilt aber nur, solange kein Konnossement ausgestellt ist. Ist ein solches ausgestellt und begeben — die Ausstellung allein genügt nicht, denn erst die Begebung des Konnossementes an den Empfänger bewirkt die legitimierte Stellung des Empfängers zum Güterempfang —, dann gehen gewisse Ansprüche aus dem Frachtvertrage auf den Empfänger über. So geht der Befrachteranspruch auf ordnungsmäßige Güterbeförderung über in einen Anspruch des Empfängers auf Auslieferung unbeschädigter Güter gemäß Konnossement.[3]) Macht der Empfänger die ihm kraft der Konnossementsinnehabung zustehenden Rechte dann geltend, so kann sich der Befrachter nicht mehr wegen der gleichen Ansprüche an seinen Ver-

[1]) HGZ. 1899 Nr. 33.
[2]) HGZ. 1891 Nr. 58.
[3]) HGZ. 1903 Nr. 84.

frachter halten. Denn der Schuldner ist zur Bewirkung ein und derselben Leistung nur einmal verpflichtet. Es darf nicht irre machen, daß hier zwei Schuldner in Erscheinung treten, nämlich einmal der Verfrachter in Beziehung zum Unterbefrachter und andererseits der Hauptverfrachter bezw. Reeder gegenüber dem Empfänger. Der Schuldgrund, die Beschädigung der Ware, ist der gleiche, und für diesen ist eben nur einmal aufzukommen, ob vom Reeder oder vom Charterer, ist eine zeitliche Frage des näher behandelten Haftungsübergangs von dem einen auf den anderen. Der Anspruch wegen Güterbeschädigung kann von dem Unterbefrachter, sofern Konnossementsansprüche aus dem gleichen Grunde erhoben werden, auch nicht auf Grund des § 651 Abs. 3 HGB. geltend gemacht werden. Neben dem Konnossement ist eben insoweit kein Raum mehr für seinen Anspruch. Daß andererseits der Befrachter sich an den Verfrachter trotz Vorhandenseins des Konnossements halten kann, ist ersichtlich, wenn es sich um Ansprüche handelt, die noch nicht in den Rahmen der Konnossementsobligation gefallen sind.

Diese grundsätzlichen Erwägungen ergeben sich aus einer analogen Anwendung der bei dem Normalfalle eines einfachen Frachtvertrages gegebenen.

Schlußwort.

Die in der voraufgehenden Abhandlung gefundenen Ergebnisse stützen sich auf das zur Zeit in Geltung befindliche Gesetz. Es sind gewissermaßen Versuche, Entscheidungen de lege lata zu treffen.

Es ist nicht zu verkennen, daß diese Lösungen nicht mehr allen modernen Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden vermögen. Die große Schwierigkeit liegt in der rechtlichen und wirtschaftlichen Verschiedenheit zwischen der Unterbefrachterstellung und derjenigen des Empfängers. Die Interessen beider sind vollkommen entgegengesetzte. Ist dem einen die Charterer-haftung willkommen, so ist dem anderen zweifelsohne die Reederhaftung lieber und sicherer. Eine ähnliche Schwierigkeit, eine Verbindung aller beteiligten Interessen zu bewirken, ist bei dem Durchkonnossement, dem Durchfrachtverkehr des Seerechts, aufgestoßen.

Ich möchte glauben, daß eine Lösung, die für keinen Beteiligten eine ungerechte oder unzweckmäßige Beschwerung bedeuten würde, darin zu erblicken wäre, wenn man nach Analogie des Landfrachtrechts eine Solidarhaftung des Reeders und Charterers, und zwar eine Solidarhaftung von vornherein, unter allen Umständen und ohne Abhängigkeit von der Frage der Kenntnis oder Unkenntnis des Unterbefrachters vom Vorliegen eines Hauptfrachtvertrages einführen würde. Sie dürfte das beste Mittel zur Beseitigung aller Differenzen und praktisch wirksamer sein, als die von Wüstendörfer[1]) gewollte akzessorische Haftung des Reeders.

[1]) Wüstendörfer, Studien, S. 179.

Dahinzielende Bestrebungen haben sich auch bereits vor dem Kriege bei den verschiedenen Nationen in beträchtlichem Umfange bemerkbar gemacht, ohne bisher zu einem Ergebnis geführt zu haben. Sie werden nach Beendigung des Krieges, wie zu hoffen steht, einen günstigen Fortgang nehmen.